



## **PLAN DE PARATRANSITO**

**Del**

### **TRÁNSITO DE FORT SMITH (FST)**

LEY DE AMERICANOS CON DISCAPACIDADES DE 1991 (enmendada)

El Plan de Paratrásito 2019 se mantendrá en el archivo para su revisión por el Administración Federal de Tránsito, Departamento de Transporte de EE. UU.

---

#### TABLA DE CONTENIDO

|  |   |
|--|---|
| YO. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.....   | 2 |
| II. CIUDAD DE FORT SMITH TRANSIT (FST).....  | 4 |
| III. SERVICIO DE RUTA FIJA.....  | 5 |
| IV. INVENTARIO DEL SERVICIO DE PARATRANSITO EXISTENTE.....   | 7 |
| V. DISCUSIÓN DE LAS DISCREPANCIAS ENTRE EXISTENTES PARATRANSIT Y LO REQUERIDO POR REGLAMENTO ..... | 7 |
| VI. DISCUSIÓN DE LOS REQUISITOS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y CÓMO SE HAN CUMPLIDO .....              | 8 |
| VII. EL PLAN PARA EL SERVICIO DE PARATRANSIT.....  | 8 |

## I. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

### **Intención de la ADA y requisito del plan**

La Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1991 (según enmendada) (ADA) exige, entre otras cosas, el desarrollo de un plan de paratransito complementario y la implementación del servicio definido por el plan. Las regulaciones impresas en el Registro Federal de 1991 definen lo siguiente:

- Requisitos del servicio de paratransito;
- El contenido del plan;
- Fechas límite para presentar el plan;
- Plazos para cumplir con los requisitos del servicio.

La intención de las regulaciones de la ADA es crear y mantener un sistema de ruta fija totalmente accesible. Esto se logró mediante la imposición de estándares de diseño en todos los vehículos de ruta fija comprados después del 1 de octubre de 1991. Como el departamento espera demostrar en este plan, el personal cree que FST actualmente cumple con los requisitos de la ADA.

La ADA establece un derecho civil al uso de los servicios de ruta fija que están disponibles para la población general de un área. La ADA específicamente no intenta abordar las necesidades totales de transporte de las personas con discapacidades. Simplemente establece el derecho al mismo nivel de servicio de tránsito a una tarifa comparable a la que se brinda a las personas sin discapacidad.

Este documento constituye el plan de Fort Smith Transit (FST). Este plan servirá como guía para los pasajeros y empleados al interpretar los servicios y procedimientos del departamento en lo que respecta a los requisitos. El plan actualizado permanecerá archivado para que lo vea la Oficina de la Administración Federal de Tránsito (FTA) de la Región VI.

FST no anticipa ningún hito hacia el cumplimiento total. En caso de que el departamento descubra la incapacidad de mantener el cumplimiento total, el personal del departamento proporcionará al público y al FTA, el progreso del departamento en el cumplimiento de los hitos. Fort Smith Transit se adherirá al proceso de revisión pública en caso de modificación del plan.

FST ha estado operando un servicio de respuesta a la demanda desde 1996. Las modificaciones necesarias al servicio obviamente afectarán a los usuarios actuales del servicio, y

el plan se ha desarrollado con la intención de minimizar los efectos adversos, si los hay, para los usuarios existentes.

El contenido de este documento está especificado por la ADA, de la siguiente manera:

- Información general sobre la entidad que presenta el plan (FST);
- Una descripción del sistema actual de rutas fijas;
- Una descripción del servicio de paratransito existente, las discrepancias entre lo que exige la regulación y el servicio de paratransito propuesto;
- Información sobre el proceso de determinación de elegibilidad propuesto;
- Una descripción del proceso de participación pública utilizado para desarrollar el plan;
- Una discusión de los esfuerzos para coordinar la prestación del servicio con otras entidades públicas en áreas superpuestas o contiguas; y
- Certificaciones y resoluciones requeridas.

### **Estándares de servicio requeridos**

FST demostrará cómo cumple actualmente los criterios requeridos a continuación. La ADA requiere que FST brinde un servicio de paratransito que cumpla con los siguientes criterios de servicio:

Área de servicio.El área de servicio de paratransito debe cubrir como mínimo un espacio de tres cuartos de milla a ambos lados del servicio regular de autobús de ruta fija. El área de servicio de FST cae completamente dentro de los límites de la ciudad de Fort Smith. El servicio de paratransito / respuesta a la demanda existente cumple y excede este estándar. El servicio de origen a destino de FST prioriza todos los servicios de paratransito de la ADA sobre cualquier servicio adicional para evitar conflictos con las limitaciones de capacidad.

Horas y días de servicio.El servicio de paratransito debe operar durante las horas y días en que opera el servicio de ruta fija. Generalmente, esto es de 7:00 am a 6:00 pm de lunes a sábado. El servicio de paratransito está diseñado para cumplir con este estándar. Los servicios de respuesta a la demanda también están disponibles todos los días de 5:30 am a 7:00 am y de 6:00 pm a 7:00 pm FST cumple o excede este estándar.

Tiempo de respuesta.Las regulaciones exigen “servicio al día siguiente”. En otras palabras, un usuario elegible de Paratransit debe poder solicitar el servicio en cualquier momento entre las 8:00 am y las 5:00 pm del día anterior a la necesidad de transporte. El servicio existente de origen a destino requiere una notificación con día anterior para los clientes elegibles de ADA. FST cumple con los requisitos de servicio al día siguiente. FST cumple con este estándar con el uso de dos programadores / despachadores de tiempo completo durante el horario comercial y al ofrecer correo de voz para la

programación de domingos y feriados. La confirmación de las solicitudes de reserva de viaje recibidas por correo de voz se puede obtener por teléfono a las 5:30 am del día del viaje previsto.

Propósito del viaje. Las solicitudes para todo tipo de viajes deben realizarse en igualdad de condiciones sin priorizar según el propósito o necesidad. El servicio de paratransito de FST actualmente cumple con este estándar. FST no dará prioridad a los fines del viaje.

Tarifas. La tarifa cobrada por el servicio de paratransito no puede ser más del doble de la tarifa que una persona sin una discapacidad hubiera pagado por un viaje similar en el sistema de ruta fija. FST cumple con este estándar con una tarifa base de ruta fija de \$ 1.25 y una tarifa de paratransito de \$ 2.50 por pasajero durante las horas de operación de la ruta fija. Cabe señalar que Fort Smith Transit proporciona servicios adicionales de respuesta a la demanda antes y después del horario de funcionamiento de las rutas fijas a un costo de \$ 3.00 por viaje de pasajero.

Restricción de capacidad. El servicio no se puede operar con políticas, prácticas operativas o listas de espera que limitan la disponibilidad del servicio de paratransito de la ADA. FST no impondrá prácticas operativas o políticas que limiten la disponibilidad del servicio de paratransito de la ADA.

## **II. INFORMACIÓN GENERAL DE FORT SMITH TRANSIT**

### **Carta**

El Departamento de Tránsito de Fort Smith es una corporación pública organizada de conformidad con Arkansas Estatutos estatales. Fue creado en 1996 por un acuerdo local ejecutado por los principales funcionarios electos de la ciudad de Fort Smith.

FST se financia localmente con una parte de un impuesto sobre las ventas del condado de un centavo. La publicidad en tránsito constituye una pequeña contribución a los ingresos locales. FST recibe ingresos estatales de un programa de impuestos sobre las ventas de automóviles de alquiler. También recibe asistencia federal operativa y de capital de las asignaciones de la fórmula de área urbanizada 5307 fondos, así como fondos de capital de la Sección 5339 para autobuses e instalaciones de autobuses de la Administración Federal de Tránsito para autobuses. Los pasajeros también ayudan a financiar los gastos operativos a través de tarifas pagadas. Se puede proporcionar más información sobre presupuestos y financiación a través del informe anual del departamento.

### **Organización**

El Administrador de la Ciudad supervisa al Director de Tránsito y el Director de Tránsito supervisa al personal de administración, conductores y mecánicos según sea necesario para mantener las operaciones del departamento. La Comisión Asesora de Tránsito se estableció el 7 de abril de 1998, y consta de cinco miembros nombrados por el alcalde, cada uno de los cuales

cumple un mandato escalonado. La Comisión Asesora de Tránsito ayuda en decisiones relacionadas con apelaciones de pasajeros, marketing / publicidad, refugios, proyectos especiales, zonas de autobuses, paradas, rutas, requisitos de pasajeros, así como otros asuntos relacionados.

La oficina administrativa y operativa de FST está ubicada en 6821 Jenny Lind Road, Fort Smith, AR 72908. La administración de la ciudad está ubicada en 623 Garrison Avenue, Fort Smith, AR. La dirección postal del FST es PO Box 1908, Fort Smith, AR 72902. FST emplea aproximadamente veinte (20) operadores y cuatro (4) personal de mantenimiento para apoyar las operaciones. Diez (10) empleados adicionales están involucrados en los servicios de administración, supervisión e información de FST. La venta de boletos, la información, el registro y la programación están disponibles a través de la oficina de tránsito en Jenny Lind o por teléfono al (479) 783-6464.

El proceso de financiamiento local, como se mencionó, se basa en una parte de un impuesto de ventas del condado de un centavo. El proceso presupuestario seguido por FST comienza a fines de junio y comienza con la proyección de metas y el costo de brindar el servicio del próximo año fiscal. Las medidas de desempeño y las proyecciones de ingresos también se generan y están disponibles para la revisión del presupuesto por parte de la Junta Directiva de Fort Smith en noviembre. Se espera que se establezca un presupuesto federal antes del primer trimestre federal o el 1 de octubre de cada año.

La historia legislativa de la ADA revela que el paratransito complementario se considera una medida provisional y que la intención de la ADA es crear sistemas de rutas fijas accesibles. El objetivo de la ADA es exigir que todos los sistemas de tránsito reemplacen sus vehículos generalmente inaccesibles, es decir, no equipados con elevadores, con vehículos totalmente accesibles. Fort Smith Transit cumple con este estándar con todos los vehículos de ingresos equipados con elevadores y mediante la prestación de un servicio de paratransito complementario, así como servicios adicionales de respuesta a la demanda.

### **III. SERVICIO DE RUTA FIJA**

#### **Ruta fija actual**

FST actualmente opera seis (6) rutas fijas que se cruzan principalmente en una instalación de estación de transferencia ubicada en 200 Wheeler Avenue. La estación de transferencia sirve como un centro con comodidades para permitir a los pasajeros para conectarse con otras rutas para completar su destino sin cargo adicional. El departamento también opera una ruta fija desviada en el Distrito de Mejoramiento Comercial Central de Fort Smith.

Las rutas fijas ahora transportan más de 85% del total de pasajeros. Se puede acceder a todas las rutas fijas por una tarifa de \$ 1.25. La tarifa reducida para rutas fijas está disponible para personas mayores y discapacitadas (sujeto a la aprobación de la solicitud de tarifa reducida), o presentando una tarjeta de Medicare con una identificación con foto. El sistema de ruta fija está

diseñado para que las personas caminen o atraviesen hasta cuatro cuadras para obtener acceso. El sistema de respuesta a la demanda puede brindar servicio a los pasajeros que residen o viajan más allá del área de cuatro bloques.

### **Cambio de tarifa y servicio de ruta fija**

Los cambios que puedan afectar negativamente a los pasajeros o la reducción del servicio se discutirán en audiencias públicas o se publicarán para solicitar comentarios antes de cualquier cambio. Un futuro enfoque del proyecto será mejorar el acceso a las paradas de autobús y las áreas de embarque en las rutas fijas existentes.

### **Flota**

La flota de FST se compone principalmente de furgonetas de 20 a 30 pies de largo con capacidad para 9 a 16 pasajeros. El departamento también posee y opera un carrito de llantas de caucho con capacidad para 24 personas. Cada vehículo de la flota está equipado con elevadores y contiene dos ubicaciones para dispositivos de movilidad.

### **Horas y días de servicio:**

Las rutas fijas de FST operan de 7:00 am a 6:00 pm de lunes a sábado. El último traslado es a las 5:00 pm FST opera el servicio de respuesta a la demanda de origen a destino durante el mismo horario de ruta fija y adicionalmente de 5:30 am a 7:00 am y de 6:00 pm a 7:00 pm todos los días. No hay servicio dominical y el Departamento de Tránsito de Fort Smith está cerrado u opera un servicio de demanda limitada en los siguientes días festivos:

**(C) = Cerrado (O) = Abierto (L) = Servicio limitado**

Día de Año Nuevo (L)      Cuatro de julio (C)      Día después del Día de Acción de Gracias (L)

Día de Martin L. King (izquierda)      Día del trabajo (L)      Nochebuena (L)

GRAMObuen viernes (L)      Día de los Veteranos (O)      Día de Navidad (C)

Día Conmemorativo (L)      Día de Acción de Gracias (C)

### **Historia**

En 1996, la ciudad de Fort Smith contrató a una empresa privada, Community Resource Group (CRG), para desarrollar e implementar un sistema de transporte que satisfaga las necesidades de los residentes de Fort Smith.

Los CRG comenzó su servicio inicial en Fort Smith con cinco autobuses de 25 pasajeros, un carro de llantas de goma y una camioneta de ocho pasajeros. CRG eligió servir a los residentes de Fort Smith operando toda su flota como respuesta a la demanda.

En agosto de 1997, la Ciudad de Fort Smith asumió todas las operaciones del sistema CRG. Tras la separación de la empresa privada, lo que se conocía como el Transporte Público de Fort Smith se convirtió en la Ciudad de Fort Smith, Departamento de Tránsito o Tránsito de Fort Smith.

Con un aumento constante en el número de pasajeros en 1998, el Departamento de Tránsito amplió sus tres rutas existentes duplicando los autobuses en cada ruta. Los servicios de respuesta a la demanda comenzaron a operar en dos direcciones diferentes, en sentido horario y antihorario. Se identificaron puntos de interés de rutina utilizando este método de transporte que finalmente condujo al desarrollo del sistema de ruta fija.

Las rutas fijas se implementaron en junio de 1999 y las rutas de expansión se agregaron en 2001. La modificación del sistema de respuesta a la demanda inicial a una combinación de ruta fija / sistema de paratransito fue algo desafiante ya que los pasajeros se habían acostumbrado a la alta calidad de servicios de origen a destino. Como resultado, FST fue muy indulgente durante el proceso inicial de certificación de la ADA y emitió una gran cantidad de certificaciones con criterios mínimos. Se instalaron servicios adicionales para asegurar una transición suave y positiva.

El número de pasajeros ha estado en un pendiente constante desde el inicio de las rutas fijas. La Administración Federal de Tránsito, Región VI, otorgó un premio a Fort Smith Transit en 2004 y el estado de Arkansas presentó un premio en 2004 y 2005 por el mayor porcentaje de aumento en el número de pasajeros. Fort Smith Transit también recibió los premios FTA Región VI por excelencia en la gestión de subvenciones en 2015 y 2017 y el premio al sistema de tránsito del año en 2019.

En 2008, FST modificó las operaciones de su sistema de paratransito de la moda tradicional de hub y radio a un método de asignación de ruta para reducir el número de transferencias y proporcionar tiempos de viaje más eficientes para los pasajeros. FST endureció sus controles durante todo el proceso de recertificación de elegibilidad para brindar disponibilidad para los solicitantes de paratransito adicionales. Algunos servicios adicionales se recortaron para acompañar el proceso de recertificación en ese momento.

FST reconoce que los procesos de recertificación son un ajuste para los pasajeros de rutina. Cuando es necesario recertificar, la intención del departamento no es despersonalizar los servicios existentes, sino maximizar el potencial del servicio en general y redirigir el servicio más personal a aquellos pasajeros que requieran asistencia. En realidad, al armar un horario, FST intenta cumplir con la solicitud de cada ciclista. El personal de FST avisa con al menos 30

días de anticipación y acepta, revisa y considera los comentarios de los pasajeros antes de un proceso de recertificación.

#### **IV. INVENTARIO DEL SERVICIO DE PARATRANSITO EXISTENTE**

FST opera tres a tiempo completo demandan rutas de respuesta y brindan servicios de origen a destino utilizando autobuses accesibles durante todo el día. El objetivo principal del departamento es cumplir con los requisitos de ADA al ofrecer servicios de paratransito de origen a destino dentro de los tres cuartos de milla de cualquier lado de todas las rutas fijas.

Todos Los servicios de origen a destino requieren una reserva con un día de anticipación. El servicio de guardia está disponible para los pasajeros que no pueden programar un viaje de regreso, como citas con el médico, etc., y se esperan algunos retrasos debido a la programación secuencial.

Servicios adicionales: El servicio de respuesta a la demanda está disponible para todos los pasajeros que soliciten transporte más allá del corredor de ruta fija hasta los límites de la ciudad de Fort Smith. El servicio de respuesta a la demanda también está disponible para pasajeros que deseen transporte antes y después de las operaciones de las rutas fijas a \$ 3.00 por viaje de pasajero.

El servicio de suscripción está disponible (máximo del cincuenta por ciento de la capacidad) para algunos pasajeros de rutina. El departamento también opera un servicio de transporte al centro como una ruta fija desviada.

#### **V. DISCUSIÓN DE LAS DISCREPANCIAS EXISTENTES PARATRANSIT Y LO REQUERIDO POR REGLAMENTO**

FST confía en que su sistema actual cumple plenamente con lo que exige la normativa.

#### **VI. DISCUSIÓN DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA REQUISITOS Y CÓMO SE HAN CUMPLIDO**

FST ha hecho todo lo posible para incluir al público en todas las fases de desarrollo del plan de servicio y paratransito. Se han establecido los siguientes comités para garantizar la participación pública.

El Comité de Operaciones se formó para procesar las solicitudes de ADA. El Comité de Operaciones consta de seis miembros (el conductor supervisor, tres conductores de tránsito y dos ciudadanos de la comunidad).

La Comisión Asesora de Tránsito consta de cinco miembros de la comunidad designados por la Junta Directiva de Fort Smith para servir en calidad de asesores y hacer recomendaciones sobre políticas de pasajeros, mercadeo, servicios y promociones, etc. La Comisión Asesora de Tránsito también sirve como una junta de apelación para las quejas o inquietudes de los pasajeros que implica el proceso de elegibilidad. Puede encontrar más información sobre las acciones y la participación de la Comisión Asesora de Tránsito en las actas de la reunión en los registros del departamento.

## **VII. EL PLAN PARA EL SERVICIO DE PARATRANSIT**

FST no tiene plans para alterar el servicio de paratránsito. Los servicios adicionales se revisarán periódicamente para garantizar que los niveles de servicio de paratransit no caigan por debajo de los requisitos publicados. Las áreas servidas fuera del corredor de ruta fija están sujetas a cambios para cumplir con los requisitos.

## **VIII. PROCESO DE ELEGIBILIDAD**

La ADA define quién tiene derecho civiles al sistema de paratránsito gratuito. La ley requiere que FST establezca un procedimiento para determinar la elegibilidad para el paratránsito ADA. Una persona que es elegible se denomina "elegible para el paratránsito de la ADA". Para determinar quién es elegible para el paratránsito de la ADA, FST utiliza los procedimientos recomendados en la Circular 4710.1 de la FTA.

Es importante tener en cuenta que, según la ADA, la elegibilidad no se aplica únicamente a la discapacidad de un individuo, sino que se aplica a una discapacidad individual y las circunstancias del viaje deseado. Aunque generalmente se considere que una persona tiene una discapacidad, si su viaje comienza o termina fuera del área de servicio de paratránsito, entonces no se aplica la elegibilidad de paratránsito de la ADA.

### **Lenguaje de elegibilidad de las regulaciones y el estatuto de la ADA**

*Elegibilidad de ADA Paratransit: Estándares. 37.123*

*Título 49: Transporte*

*Subtítulo A: Oficina del Secretario de Transporte*

**PARTE 37: SERVICIOS DE TRANSPORTE PARA INDIVIDUOS CON DISCAPACIDADES (ADA)**

*Subparte F: Paratránsito como complemento del servicio de ruta fija 37.123 - Elegibilidad de paratránsito de la ADA: Estándares.*

*(a) Entidades públicas requeridas por la Sec. 37.121 de esta subparte para proporcionar servicio de paratransito complementario a las personas elegibles para paratransito de la ADA descritas en el párrafo (e) de esta sección.*

*(b) Si una persona cumple con los criterios de elegibilidad de esta sección con respecto a algunos viajes pero no a otros, la persona será elegible para el paratransito de la ADA solo para aquellos viajes para los que cumple con los criterios.*

*(c) Las personas pueden ser elegibles para el paratransito de la ADA sobre la base de una discapacidad permanente o temporal.*

*(d) Las entidades públicas pueden proporcionar servicio de paratransito complementario a personas que no sean personas elegibles para paratransito de ADA. Sin embargo, solo el costo del servicio para las personas elegibles para el paratransito de la ADA se puede considerar en la solicitud de una entidad pública para una exención de carga financiera indebida según la Sec. 37.151-37.155 de esta parte.*

*(e) Las siguientes personas son elegibles para el paratransito de la ADA:*

*(1) Cualquier persona con una discapacidad que no pueda, como resultado de una discapacidad física o mental (incluida una discapacidad visual), y sin la ayuda de otra persona (excepto el operador de un elevador de sillas de ruedas u otro dispositivo de asistencia para abordar), abordar, montar o desembarcar de cualquier vehículo del sistema que sea fácilmente accesible y utilizable por personas con discapacidades.*

*(2) Cualquier persona con una discapacidad que necesite la ayuda de un elevador de sillas de ruedas u otro dispositivo de asistencia para abordar y que pueda, con dicha asistencia, abordar, viajar y desembarcar de cualquier vehículo que sea fácilmente accesible y utilizable por personas con discapacidad si la persona así lo desea. para viajar en una ruta en el sistema durante las horas de operación del sistema en un momento, o dentro de un período razonable de tiempo, cuando dicho vehículo no se esté utilizando para proporcionar transporte público designado en la ruta.*

*(yo) Un individuo es elegible bajo este párrafo con respecto a viajar en una ruta que de otra manera sería accesible en la cual el lugar de embarque o desembarque que el individuo usaría es uno en el cual el abordaje o desembarque del vehículo está excluido según lo dispuesto en la Sec. 37.167 (g) de esta parte.*

*(ii) Una persona que usa una silla de ruedas común es elegible según este párrafo si la silla de ruedas de la persona no se puede acomodar en un vehículo existente (por ejemplo, porque el elevador del vehículo no cumple con los estándares de la parte 38 de este título), incluso si ese vehículo es accesible para otras personas. personas con discapacidades y sus sillas de ruedas de movilidad.*

*(iii) Con respecto a los sistemas ferroviarios, una persona es elegible bajo este párrafo si la persona puede usar un sistema ferroviario accesible, pero--*



*(UN) Todavía no hay un vagón accesible por tren en el sistema; o*

*(SEGUNDO) Las estaciones clave aún no se han hecho accesibles.*

*(3) Cualquier persona con una discapacidad que tenga una condición específica relacionada con una discapacidad que le impida viajar a un lugar de embarque o de un lugar de desembarque en dicho sistema.*

*(yo) Solo una condición específica relacionada con la discapacidad que impida que la persona viaje a un lugar de embarque o de un lugar de desembarque es una base para la elegibilidad según este párrafo. Una condición que hace que viajar al lugar de embarque o desde un lugar de desembarque sea más difícil para una persona con una condición específica relacionada con una discapacidad que para una persona que no tiene la condición, pero que no impide el viaje, no es una base para la elegibilidad según este párrafo.*

*(ii) Las barreras arquitectónicas que no están bajo el control de la entidad pública que proporciona el servicio de ruta fija y las barreras ambientales (por ejemplo, distancia, terreno, clima) no constituyen, por sí solas, una base para la elegibilidad según este párrafo. La interacción de tales barreras con la condición específica relacionada con la discapacidad de un individuo puede formar una base para la elegibilidad bajo este párrafo, si el efecto es evitar que el individuo viaje a un lugar de embarque o de un lugar de desembarque.*

*(f) Las personas que acompañen a una persona elegible para el paratransito de la ADA deberán recibir el servicio de la siguiente manera:*

*(1) Se le proporcionará el servicio a otra persona que acompañe a la persona elegible para el paratransito de la ADA:*

*(yo) Si la persona elegible para el paratransito de la ADA está viajando con un asistente de cuidado personal, la entidad deberá brindar servicio a otra persona además del asistente que acompaña a la persona elegible;*

*(ii) Un familiar o amigo se considera una persona que acompaña al individuo elegible y no un asistente de cuidado personal, a menos que el familiar o amigo registrado actúe en calidad de asistente de cuidado personal;*

*(2) A las personas adicionales que acompañen a la persona elegible para el paratransito de la ADA se les proporcionará el servicio, siempre que haya espacio disponible para ellos en el vehículo de paratransito que lleva a la persona elegible para el paratransito de la ADA y que el transporte de las personas adicionales no resultará en una negación del servicio a las personas elegibles para el paratransito de la ADA ;*

*(3) Para ser considerado como "acompañante" de la persona elegible para los propósitos de este párrafo (f), la otra persona (s) deberá tener el mismo origen y destino que la persona elegible.*

En otras palabras, ADA intenta establecer una definición de discapacidad funcional, en lugar de una determinación individual permanente. Una persona puede ser elegible inicialmente para el paratransito de la ADA porque es un usuario de silla de ruedas y su ruta de autobús más cercana no está equipada con ascensor. Sin embargo, con el tiempo, el servicio de autobús se vuelve completamente accesible; la persona podría acceder al servicio de ruta fija y ya no sería elegible para el paratransito de la ADA.

Antes de programar cualquier viaje, FST, a través del personal de despacho de paratransito, primero tomará la determinación de que el viaje está dentro del área de servicio de paratransito de la ADA. Si el viaje pasa esa prueba, entonces se aplican las siguientes cuatro recomendaciones de elegibilidad funcional del manual:

1. ¿La discapacidad de la persona le impide ir y venir de una parada de autobús en el punto de origen o destino?
2. ¿Puede la persona abordar y utilizar el vehículo en la parada?
3. ¿Puede el individuo reconocer el destino y desembarcar?
4. Si el viaje por ruta fija implica una transferencia u otra conexión, ¿los caminos entre las rutas son accesibles y navegables por el individuo?

FST cuenta con personal profesional capacitado para recibir información por teléfono, correo electrónico o el servicio de correo general. El departamento también maneja solicitudes a través de Arkansas Relay Services (7-1-1) para personas con problemas de audición. Si se aplican los criterios anteriores, el personal de despacho otorgará elegibilidad temporal al pasajero y le informará sobre el proceso de elegibilidad. El formulario de solicitud de elegibilidad incluido al final de este capítulo se envía al solicitante para que lo complete.

El Comité de Operaciones se reúne de guardia para revisar las solicitudes archivadas. Si se niega la elegibilidad para el paratransito de la ADA de forma individual, se proporcionará una razón por escrito. En algunos casos, puede ser necesario solicitar autorización para recibir información o certificaciones del médico, terapeuta u otro profesional del solicitante familiarizado con la condición médica o física del solicitante que da lugar a una discapacidad funcional. Este procedimiento se usa solo cuando es necesario. Cualquier información así obtenida se mantendrá confidencial en la mayor medida posible.

El registro federal requiere notificación dentro de los veintiún (21) días posteriores a la presentación de un formulario debidamente completado o se otorgará elegibilidad temporal. FST otorga elegibilidad temporal a través de una conversación telefónica hasta que la solicitud haya sido revisada y el Comité de Operaciones tome una determinación.

FST proporcionará documentación de identificación, a pedido del solicitante, que se puede utilizar para viajar en otras ciudades con sistemas de paratransito.

## **Proceso de apelación**

Si se rechaza a una persona para un viaje individual o para el paratransito de la ADA, esa persona tiene derecho a apelar la decisión. Las apelaciones deben hacerse por escrito al Director de Tránsito del Departamento de Tránsito de Fort Smith:

Director de tránsito

Departamento de Tránsito de Fort Smith

Apartado de correos 1908

Fort Smith, AR 72902

El Director de Tránsito o su representante designado llevará a cabo una revisión de la denegación y la solicitud del apelante y cualquier información adicional que pueda proporcionar el apelante, como las certificaciones del médico o terapeuta. El Director de Tránsito puede revisar la apelación con la Comisión Asesora de Tránsito (TAC). FST puede otorgar elegibilidad temporal hasta que el TAC responda a la apelación.

El apelante tendrá derecho a ser escuchado en persona y a recibir apoyo interpretativo si es necesario. El apelante puede ser representado o asistido por un tercero, incluido un abogado o un consejero.